Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/940

12. 10. 87

Sachgebiet 93

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Brahmst-Rock, Weiss (München) und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 11/858 —

Einführung der gleisbogenabhängigen Wagenkastensteuerung auf den Strecken der Deutschen Bundesbahn

Der Bundesminister für Verkehr — E 13/32.31.01 – 13/48 Vm 87 — hat mit Schreiben vom 8. Oktober 1987 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

Vor kurzem erprobte die Deutsche Bundesbahn auf den Strecken Koblenz – Trier – Saarbrücken und Eichstätt – Treuchtlingen den Elektrotriebzug „Pendolino" der italienischen Staatsbahnen, der zum Zwecke der Geschwindigkeitssteigerung in Kurven mit einer sog. gleisbogenabhängigen Wagenkastensteuerung ausgerüstet ist.

1. Welches Ergebnis hatten die Versuche?

   Welche Geschwindigkeitssteigerungen in Kurven sind möglich?

Die Meßergebnisse der Versuchsfahrten mit dem elektrischen Triebzug ETR 401 (Pendolino) der Italienischen Staatsbahnen (FS) auf Strecken der Deutschen Bundesbahn werden derzeit ausgewertet. Es zeichnet sich ab, daß die Geschwindigkeit der Züge in Gleisbögen ohne Beeinträchtigung der Sicherheit und des Reisekomforts je nach Streckenprofil um etwa 20 bis 25 % erhöht werden kann. Dies entspricht einer Steigerung der Reisegeschwindigkeit um 10 bis 15 %.

2. Stellt die Einführung der gleisbogenabhängigen Wagenkastensteuerung eine Alternative dar zum Bau neuer Hochgeschwindigkeitsstrecken (Ausbaustück/Neubaustellen)?

   Wenn nein, warum nicht?

Neu- und Ausbaustrecken der Bundesverkehrswegeplanung haben das Ziel,

- Kapazitätsengpässe zu beseitigen (z. B. Erhöhung der Zugzahlen),
- Reise- und Transportqualität durch höhere Geschwindigkeiten zu verbessern und
- Betriebsführungskosten durch Rationalisierung und Modernisierung zu senken.

Die gleisbogenabhängige Wagenkastensteuerung stellt daher keine Alternative zum Bau neuer Hochgeschwindigkeitsstrecken dar. Sie führt zu einer durchschnittlichen Anhebung der Reisegeschwindigkeit im Personenverkehr von ca. 15 %; demgegenüber beträgt die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit beim Neubau von Strecken bis zu 100 %.

3. Wie stark ließe sich die Reisezeit verkürzen bzw. welche Reisezeit könnte erreicht werden auf den nachfolgend aufgeführten DB-Strecken, und welche Reisezeit wird im Vergleich dazu erreicht beim Ausbau bzw. Neubau der betreffenden Strecke:

   a) Würzburg – Nürnberg – Augsburg / Ingolstadt – München,
   b) Stuttgart – Ulm – Augsburg,
   c) Köln – Siegburg – Siegen – Wetzlar – Frankfurt (als Alternative zur NBS Köln – Frankfurt),
   d) Dortmund – Hagen – Siegen – Weidenau – Wetzlar – Frankfurt,
   e) Dortmund – Paderborn – Kassel,
   f) Mannheim – Karlsruhe – Basel?

1. Der Einsatz von Fahrzeugen mit gleisbogenabhängiger Wagenkastensteuerung ist von der Deutschen Bundesbahn auf den genannten Strecken nach derzeitigem Planungsstand nicht vorgesehen. Fahrzeitrechnungen wurden daher hierfür bisher nicht durchgeführt.

2. Im Bundesverkehrswegeplan 1985 sind für eine Reihe der genannten Strecken Aus- und Neubaumaßnahmen vorgesehen, die zu folgenden Fahrzeitverkürzungen führen werden:

   a) Ausbaustrecke (ABS)/Neubaustrecke (NBS) Würzburg – Nürnberg – Augsburg – München: bis zu 8 Minuten; ABS/NBS Würzburg – Nürnberg – Ingolstadt – München: bis zu 32 Minuten,

   b) Stuttgart – Augsburg: bis zu 42 Minuten,

   e) Dortmund – Paderborn – Kassel: nach bisherigem Planungsstand bis zu 35 Minuten,

   f) Mannheim – Karlsruhe – Basel: bis zu 37 Minuten.

3. Aus- oder Neubaumaßnahmen auf den unter c) und d) genannten Strecken sind mit Ausnahme des Abschnittes Gießen – Frankfurt nicht in den Bundesverkehrswegeplan 1985 aufgenommen worden. Es sind daher keine Aussagen zu möglichen Fahrzeitveränderungen möglich.

4. Wieviel kostet eine Minute Reisezeitverkürzung z. B. für die Strecke Nürnberg – München
   a) bei Realisierung der von der Bahn vorgesehenen Ausbau-/Neubaumaßnahmen,
   b) bei Einführung von Zügen mit gleisbogenabhängiger Wagenkastensteuerung?

Eine Zuschneidung der Kosten lediglich auf die mit der Maßnahme verbundenen Fahrzeitverkürzungen ist nicht möglich.

5. Für welche DB-Strecken prüft die Bahn die Einführung des „Pendolino"?
6. Bis wann kann mit einer Entscheidung über die Einführung bzw. mit der Einführung selbst gerechnet werden?

Eine Entscheidung über eine mögliche Einführung einer neuen Reisezuggeneration bei der Deutschen Bundesbahn ist erst nach Durchführung einer Projektstudie mit Entwicklung eines Erprobungsträgers für den praktischen Betrieb möglich, wofür ein Zeitraum von etwa drei Jahren benötigt wird. Eine in diesem Zusammenhang durchzuführende Wirtschaftlichkeitsberechnung muß nicht zuletzt Aufschluß darüber geben, ob derartige Investitionen in eine neue Fahrzeuggeneration das Wirtschaftsergebnis der Deutschen Bundesbahn verbessern können.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333